Рекомендуемая цена: 549 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№104

НОВЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00104
9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 104, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5 900 экз.
Цена: 549 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 07.08.2020.
Дата выхода в свет: 22.10.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 (внизу слева) © Юрий Белозеров /Фотохроника ТАСС, (внизу справа) © Valery Zufarov/TASS; 7 (вверху, в середине) © Николай Никитин/ИТАР-ТАСС, (внизу) © Dron-niver/Wikimedia Commons; 8 (вверху) © Yuri Belozerov/TASS, (внизу) © Вадим Контратьев/Wikimedia Commons; 9 © Сергей Цветков /Фотохроника ТАСС; 10 (вверху) © ИТАР-ТАСС/ Дмитрий Копылов, (внизу) © Виктор Карасев/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © Олег Пчелов/Фотобанк Лори, (внизу слева) © Донат Сорокин/ТАСС, (внизу справа) © Александр Овчинников/ИТАР-ТАСС.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка накладок в салон, сборка и установка стеклоочистителей

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Новый внедорожник

МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

ЗИС-5: рабочий, крестьянин, солдат

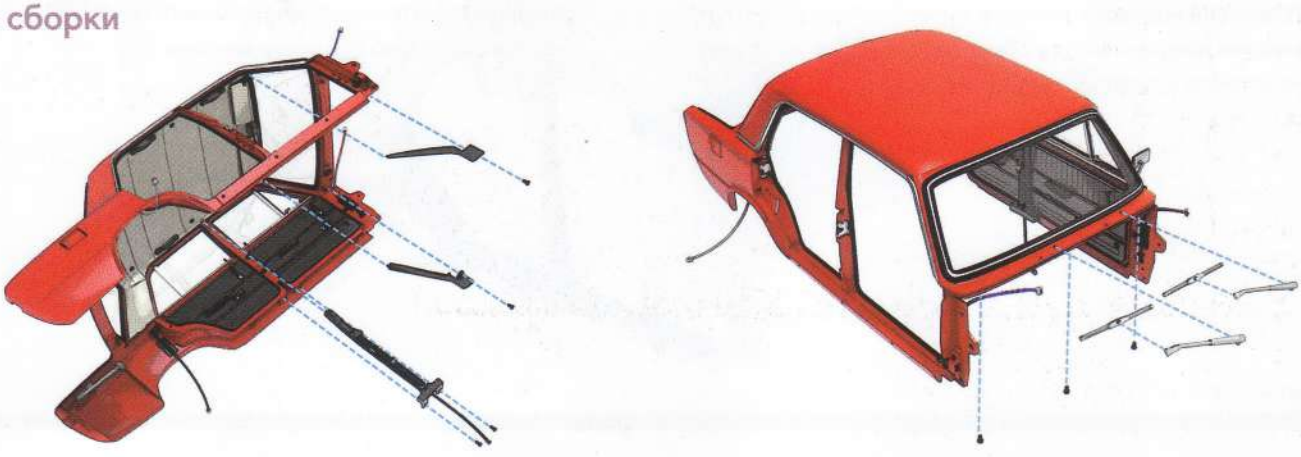
Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка накладок в салон, сборка и установка стеклоочистителей

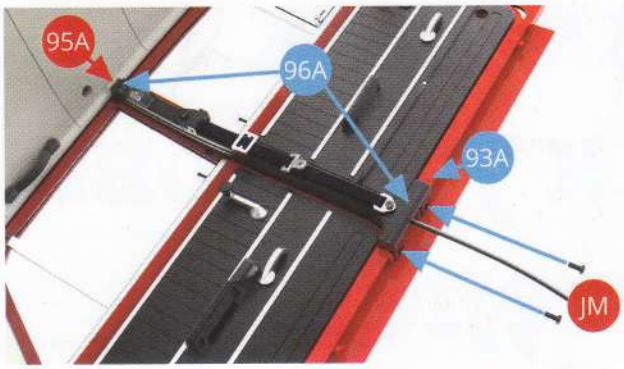
Используя детали, полученные с этим номером, и ранее собранные узлы, установите накладки в салон и стеклоочистители на вашу модель ВАЗ-2101.

- 104A Короткий рычаг стеклоочистителя
- 104B Прямая щетка стеклоочистителя
- 104C Длинный рычаг стеклоочистителя
- 104D Изогнутая щетка стеклоочистителя

Схемы сборки



1

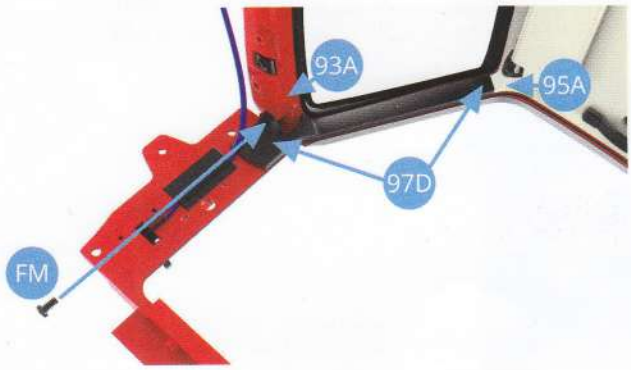


Установите накладку левой центральной стойки 96A верхним концом в гнездо обивки крыши 95A и закрепите ее нижний конец на каркасе кузова 93A двумя винтами JM.

2

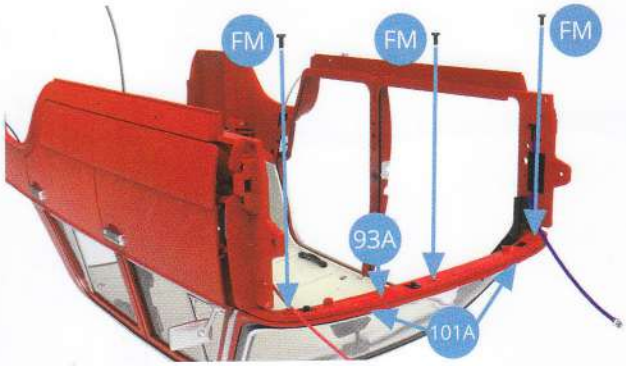
Установите накладку передней левой боковины 96D верхним концом под угол обивки крыши 95A и закрепите на каркасе кузова 93A винтом FM.

3



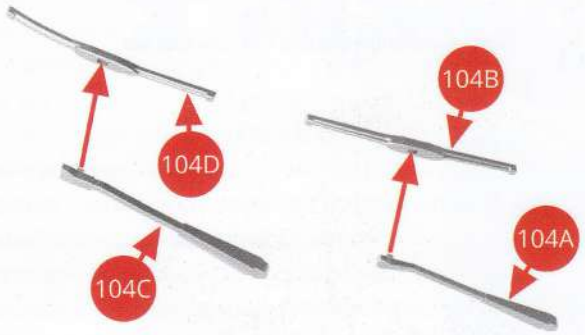
Установите накладку передней правой боковины 97D верхним концом под угол обивки крыши 95A и закрепите на каркасе кузова 93A винтом FM.

4



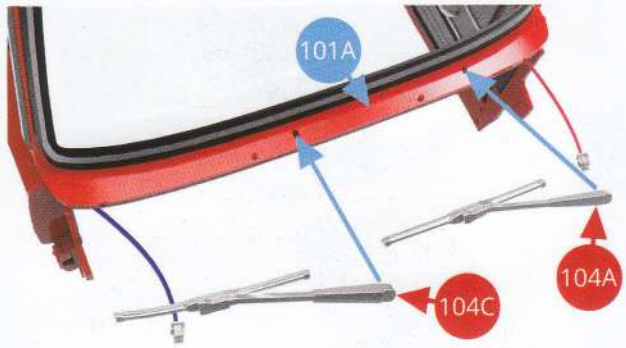
Закрепите низ панели рамы ветрового окна 101A на каркасе кузова 93A тремя винтами FM.

5



Установите изогнутую щетку 104D на длинный рычаг стеклоочистителя 104C, а прямую щетку 104B установите на короткий рычаг стеклоочистителя 104A.

6



Вставьте штырек рычага стеклоочистителя 104A в левое отверстие на панели рамы ветрового окна 101A, а штырек рычага стеклоочистителя 104C – в правое отверстие на панели рамы ветрового окна 101A.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Новый внедорожник

Идея не простой модернизации, а разработки совершенно нового внедорожника возникла на ВАЗе практически сразу же после завершения проектирования и освоения в производстве автомобиля ВАЗ-2121 «Нива».

Опытные образцы легкового автомобиля ВАЗ-2121 «Нива», предназначенного для эксплуатации в сельской местности. 1975 год.

После создания той или иной конструкции практически сразу же начинается процесс усовершенствований, а порой – и создания, новой. Появление на автомобильном рынке «Нивы» сопровождалось оглушительным успехом, особенно за рубежом. Но почивать на лаврах тольяттинцы не стали. Да и ситуация не была абсолютно благостной – недостатки «Нивы» были очевидны не только ее создателям.

Первые идеи

В апреле 1978 года на имя главного конструктора ВАЗа Г. Мирзоева из Управления конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР) Минавтопрома была направлена справка НАМИ. В ней было показано исключительное место ВАЗ-2121 в ряду полноприводных автомобилей, дан толковый анализ конструкции и причин появления дефектов, предложены первоочередные меры по устранению дефектов и конструктивных недостатков.

В справке НАМИ и сопроводительном письме начальника УКЭР А. Титкова ВАЗу было рекомендовано провести необходимые работы с НАМИ, НИИШП и Автополигоном по устранению замечаний.

Возможно, именно это и положило начало работам по модернизации «Нивы» и появлению модели ВАЗ-2123.

Конструктор Ю. Овчинников вспоминает: «Было принято решение увеличить базу на 150 мм, распределив ее в салоне частью на улучшение посадки задних пассажиров (а также

Стадион технических видов спорта в Крылатском. ВАЗ-2121 «Нива» во время соревнований. 1994 год.

увеличение объема бензобака), частью на увеличение длины багажника.
Изменением промежуточного карданного вала и крепления раздаточной коробки надеялись снизить вибрацию трансмиссии.
Судя по сохранившимся эскизам, компоновкам, чертежам, датируемым февралем – мартом 1979 года, за два месяца были выполнены необходимые проектные работы, выданы конструкторские задания в цех 91 на доработку кузова и карданной передачи, а также в Центр стиля на доработку интерьера. Прорабатывались два варианта внесения изменений в исходную конструкцию кузова 2121...

«Нива» ВАЗ-2123. 1999 год.

Выбран был второй вариант – ступенчатого реза, – поскольку он не требовал изменения кинематики задней подвески. Аналогичный подход к изготовлению так называемых ходовых макетов потом применялся еще не раз в долгой истории проекта 2123».
Работы, начатые в 1979 году, поначалу велись в порядке инициативы завода. Лишь в 1982 году в Минавтопроме созрело решение по организации производства нового автомобиля малого класса ВАЗ-2123. Однако на фоне работ по выпуску нового переднеприводного семейства ВАЗ-2108 эта тематика была явно второстепенной. В итоге техническое задание было направлено в проектные отделы только в марте 1986 года.

ВАЗ-2123: место водителя. 1999 год.

Продольно или поперечно?

В начале 1986 года на ВАЗе усиленно работали над носителем с моноблочной трансмиссией. Ведущий конструктор Ю. Овчинников вспоминал: «Наряду с вопросом объединения КП и РК, в первую очередь всех интересовал цепной привод в раздаточной коробке.

Автомобиль ВАЗ-2123. Современная фотография.

Первые серийные автомобили ВАЗ-2121 «Нива» проходят испытания в Поволжье. 1977 год.

Для того чтобы досконально понять, что же это такое, нужно было поработать с живыми узлами с таким приводом.
Была закуплена коробка передач, совмещенная с раздаточной коробкой с цепным приводом от автомобиля "Мицубиси Паджеро" (Mitsubishi Pajero) первого поколения. Коробка была заэскизирована, начались работы по компоновке ее в автомобиль-носитель 2121.
Однако прикидочный объем работ по изготовлению документации и трудоемкость самого изготовления вынудили отказаться от задуманного».

А нужен ли каркас?

Важной особенностью техзадания на модель ВАЗ-2123 был каркасный тип кузова. У такой конструкции с навесными пластиковыми панелями на тот момент в Тольятти были как сторонники, так и противники. В мире уже существовали серийные автомобили, выполненные по этой схеме, – например, минивэн «Рено Эспейс» (Renault Espace). Однако вскоре от этой идеи отказались, поскольку это требовало огромных финансовых затрат и полной переналадки производства: в крупносерийных условиях выпуск машины с каркасным кузовом требовал освоения новых технологий и материалов.

В июне 1986 года состоялся техсовет, на котором шассисты заявили, в частности, что «Нива» обладает избыточной, на их взгляд, проходимостью. Вследствие чего предлагали ввести унификацию с переднеприводными автомобилями ВАЗ по поперечному силовому агрегату.
«Здесь следует отметить один очень важный момент, - вспоминает Ю. Овчинников. - В 1984 году появился автомобиль "Хонда Цивик Шаттл" (Honda Civic Shuttle), а годом позже - "Ниссан Прерия" (Nissan Prairie). Оба автомобиля были с поперечным расположением двигателя, так называемой формулы 4WD, т. е. с полным приводом.
Вскоре оба автомобиля были закуплены в УГК для изучения. Программа испытаний была разносторонней и охватывала многие аспекты, в том числе и оценку потребительских свойств автомобиля. Эта оценка, по многим параметрам положительная, вызвала переворот в умах некоторой группы специалистов, которые стали считать, что именно в таком направлении и следует развивать автомобиль 2123».

Автомобиль ВАЗ-2123. Современная фотография.

ЗИС-5: рабочий, крестьянин, солдат

Основу автопарка СССР в 1930–1940 годы составляли грузовые автомобили ГАЗ-АА грузоподъемностью 1,5 т и ЗИС-5 грузоподъемностью 3 т. Эти грузовики, получившие прозвища «полуторка» и «Захар», широко использовались как в народном хозяйстве, так и в Красной армии.

Простой по конструкции, достаточно совершенный для своего времени, надежный, выносливый и удобный в эксплуатации и ремонте, ЗИС-5 практически с момента своего появления стал всенародным любимцем.

Американский след

К концу 1920-х годов стало ясно, что московский автозавод АМО, на тот момент полукустарный, маломощный, испытывавший острую нехватку в оборудовании, не в состоянии удовлетворить спрос на грузовики внутри быстро развивающейся страны. Поэтому со всей остротой назрел вопрос о реконструкции завода и освоении выпуска более современного грузового автомобиля. В 1928 году правительственная комиссия заключила контракт на поставку в СССР сборочных комплектов далеко не лучшего, но

Грузовой автомобиль ЗИС-5 времен ВОВ. Фотография 1999 года.

Автомашины, сделанные по образцу фронтовых ЗИС-5, в одном из цехов ЗИЛа. 2005 год.

Грузовик военного времени

Выпускавшийся в годы Великой Отечественной войны автомобиль ЗИС-5В имел сварные Г-образные крылья вместо штампованных и грузовую платформу, у которой откидным был только задний борт. Отсутствовали передний бампер, тормоза передних колес, а на части машин – и правая фара. Обод рулевого колеса изготавливался из дерева. Была упрощена форма деревянного каркаса кабины. Вместо металлической облицовки применялась деревянная, доски которой крепились к каркасу гвоздями. Взамен фанерной обшивки крыши использовались рейки, поверх которых натягивался дерматин.

достаточно простого и надежного американского грузового автомобиля Autocar SA, поставлявшегося в страны Южной Америки. Его производство и развернули в СССР под обозначением АМО-2. Грузовик собирался из узлов и деталей производства различных американских фирм. В этом заключалась еще одна положительная сторона: завод АМО получил сразу весь набор вполне современных типовых автомобильных узлов и агрегатов ведущих фирм США. В общей сложности до 1931 года было изготовлено 1715 машин АМО-2. Это был первый отечественный автомобиль с гидравлическим приводом тормозов, диафрагменным бензонасосом, батарейной системой зажигания и связанным с коробкой передач насосом для накачки шин.

27 октября 1931 года с первого отечественного конвейера на заводе АМО сошли первые автомобили АМО-3, собранные полностью из узлов и деталей советского производства. От АМО-2 машина отличалась кронштейнами фар, формой передних крыльев, электрооборудованием, задним мостом. Гидропривод передних барабанных тормозов с особо точными деталями и регулировками был заменен более простым механическим, унифицированным с приводом задних колес. Двухместная кабина на деревянном каркасе обшивалась металлическими листами. Окна сначала были целлулоидные, а затем стеклянные.

С 1931 по 1934 год заводские цеха покинули 34 969 автомобилей АМО-3, что позволяет считать эту машину первым советским массовым (во всяком случае, по сравнению с другими моделями тех лет) автомобилем.

Неубиваемая трехтонка

К 1933 году объем разработанных для грузовика АМО-3 улучшений достиг критической величины. Требовался переход к новой модели, получившей название АМО-5. Еще одной причиной перехода на новую модель было то, что при собственной массе 2840 кг грузоподъемность АМО-3 составляла всего 2,5 т! Шасси вполне могло выдержать и 3 т груза, но вот двигатель мощностью 60 л. с. был для этого слабоват.

У АМО-5 нижнеклапанный двигатель фирмы Hercules, которым комплектовали АМО-3, был форсирован до 73 л. с. при 2300 об/мин, рабочий объем увеличен до 5550 см^3; изменены радиатор, карбюратор и воздушный фильтр, а также коробка передач и конструкция карданного вала;

Легендарный советский грузовой автомобиль времен ВОВ ЗИС-5. Фотография 2018 года.

усилены рама и мост, увеличен дорожный просвет под картером заднего моста; гидравлический привод тормозов передних колес заменен механическим. В отличие от АМО-3, у новой машины кабина была без брезентовой боковины, а имела полноценные двери.

В период проведения работ произошло изменение названия завода: ему было присвоено имя И. В. Сталина. Соответственно и грузовик превратился из АМО-5 в ЗИС-5. Прототип был изготовлен 26 июня 1933 года. С 1 октября началась конвейерная сборка, и в первый месяц завод собирал по 6–7 машин в день. Массовый выпуск начался с декабря 1933 года, а в 1934-м ежедневно собиралось уже по 65 машин.

Новый грузовик хорошо себя зарекомендовал на бездорожье, быстро завоевал репутацию неприхотливой и надежной техники. ЗИС-5 хоть и был рассчитан на перевозку 3 т груза, но на него загружали 4 и даже 5 т, а грузовик тянул этот вес спокойно и без надрыва. По популярности в 1930-е годы ЗИС-5 не уступал «полуторке» ГАЗ-АА, а по массовости был вторым после нее. «Трехтонка», «Захар», «Захар Иванович» – так называли в народе полюбившийся автомобиль.

На базе ЗИС-5 было разработано 25 модификаций, из которых 19 были поставлены на производство. Среди наиболее известных можно назвать трехосный (6 × 4) грузовик ЗИС-6; автобусы ЗИС-8 и ЗИС-16; седельный тягач ЗИС-10; ЗИС-11, ЗИС-12 и ЗИС-14 с удлиненными шасси; самосвал ЗИС-19; газогенераторные автомобили ЗИС-18 и ЗИС-21; полугусеничные ЗИС-22 и ЗИС-42; санитарный автобус ЗИС-44 и, наконец, переходную модель ЗИС-50 с дефорсированным двигателем ЗИС-120. С учетом моделей АМО-2, АМО-3, УралЗИС-5М и УралЗИС-355, предшествовавших и последовавших за ЗИС-5, производство этого легендарного грузовика продолжалось с 1930 по 1958 год, а с учетом глубоко модернизированной модели УралЗИС-355М (с кабиной и оперением в стиле ГАЗ-51) – до 1965 года!

Грузовой автомобиль ЗИС-5 с прожекторной станцией во время репетиции парада с участием исторической военной техники, посвященного 74-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне. 2019 год.

Специалисты ремонтно-восстановительного батальона автомобильно-бронетанковой службы Балтийского флота устанавливают ветровое стекло на грузовике ЗиС-5 1943 года выпуска. 2012 год.

Гвардейский миномет М-13 «Катюша» на шасси трехосного грузовика ЗИС-6. Современная фотография.

Во время юбилейного «Ретропробега-97» Рязанского военного института, посвященного 850-летию Москвы и 90-летию 1-го Международного автосалона в Петербурге. 1997 год.

В НОМЕРЕ 105

- УСТАНОВКА ДВЕРНОЙ РУЧКИ ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ ДВЕРИ
- ЗВЕЗДА ЭКРАНА «ПОНТИАК ФАЙРБЕРД»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- НАРУЖНАЯ ПАНЕЛЬ ПЕРЕДНЕЙ ПРАВОЙ ДВЕРИ
- ДВЕРНАЯ РУЧКА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!